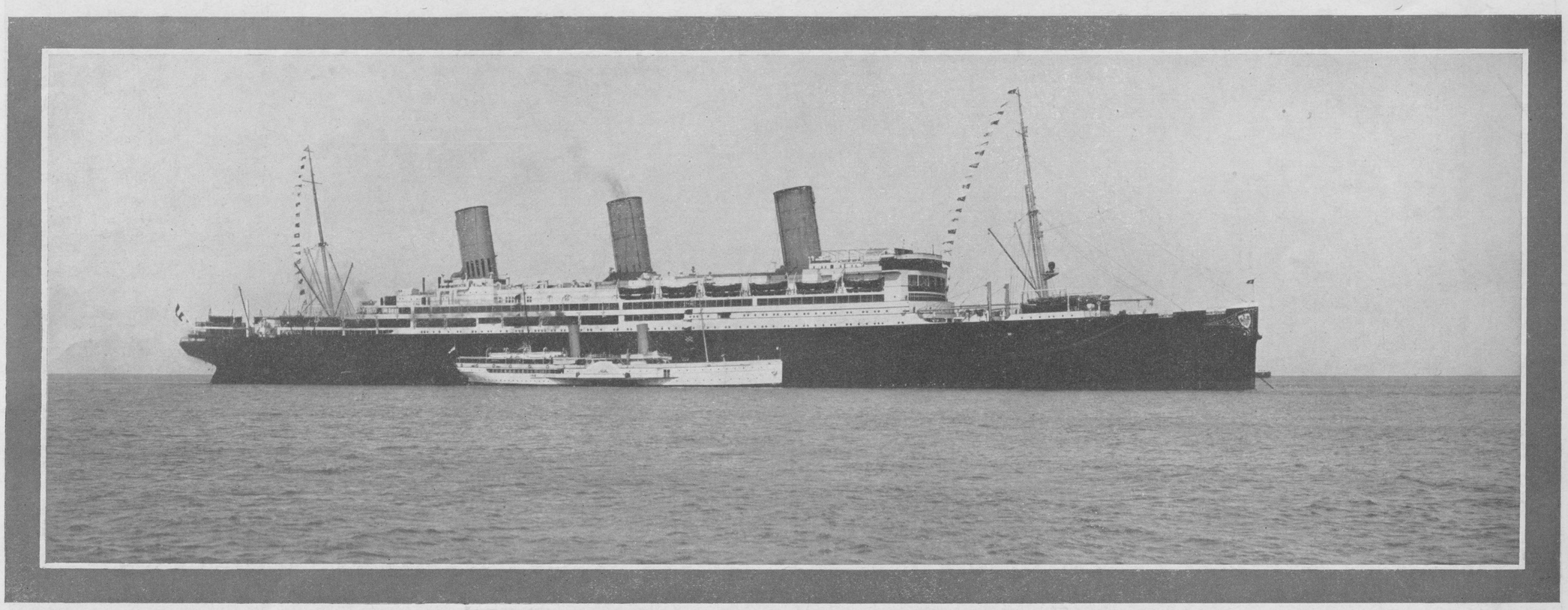


Dampfer Cobra bringt die Mitglieder des Bundesrats und des Reichstags an Bord der „Vaterland".

Vaterland,

das Schwesterschiff des bisher größten Dampfers der Welt „Imperator", der durch diese neueste Schöpfung an Größe noch übertroffen wird.

Bundesrat und Reichstag auf der „Vaterland".

Der „Hamburgische Correspondent" berichtet folgendes:

Dampfer „Vaterland", den 3. Mai 1914.

Bei dem gestrigen Essen auf dem Dampfer „Vaterland" der Hamburg-Amerika Linie hieß der Vorsitzende des Aufsichtsrates der Hamburg-Amerika Linie, Max Schinckel, im Namen der Hamburg-Amerika Linie die Anwesenden willkommen und dankte ihnen, daß sie das Opfer der weiten Informationsreise auf sich genommen hätten.

Der Hamburg-Amerika Linie gereiche es zur besonderen Ehre, die berufenen Vertreter der höchsten Instanzen der Regierung, Bundesrat und Reichstag, als erste Gäste zu begrüßen auf dem neuesten Erzeugnis der deutschen, hamburgischen Schiffbaukunst, was dem Schiff für alle Zeiten als ein gutes Omen gelten solle. Manchem werde sich die Frage aufdrängen: Warum diese nie dagewesenen Ausmaße und die gediegene Ausstattung für den kurzen Aufenthalt von fünf bis sechs Tagen? Warum 35 Millionen in ein schwimmendes Gasthaus investieren, das auf Land nur den vierten oder dritten Teil kostet und doch höchstens zwei Dezennien Lebensdauer hat? Gewiß sei es leichter, Frachtdampfer zu bauen, die Petroleum und Kohlen befördern, aber die gewaltigen Aufwendungen dienen nicht vorwiegend dem Erwerb. Die Beförderung und der Austausch von Menschen sei für den Weltverkehr ebenso wichtig wie der Austausch von Waren. Wer ein zahlungsfreudiges Passagierpublikum an die Linie fesseln wolle, müsse die schnellsten, besten, bequemsten und sichersten Schiffe auf See bringen. Dann aber erfülle das Schiff die weitere Aufgabe, Vermittler der kulturellen Beziehungen zwischen dem Heimatland und der weiten Welt zu sein. Ein solches Schiff brauche aber auch, was am schwersten zu beschaffen sei, einen richtigen Namen. Der hochverdiente Leiter der Gesellschaft, Generaldirektor Ballin, der leider infolge der wichtigen Kölner Konferenz nicht anwesend sein könne, habe das Richtige getroffen, wenn er das Schiff „Vaterland" nannte. Sein Vaterland soll der Deutsche, der in die Welt hinauszieht, auch jenseits des Ozeans nicht verleugnen. In das Vaterland soll dieses Schiff einstens seine Passagiere zurückführen. — Sie werden mir recht geben, das Schiff, das „Vaterland" heißt, kann nicht groß und schön genug sein. Wenn der Dichter sagte: „Sein Vaterland", nämlich des Deutschen, „soll größer sein", so ist das 1870 in Erfüllung gegangen. Wir Erben einer großen Zeit sollen das heilige Vermächtnis hüten und ausbauen. Namentlich die Aufgabe der Seestädte ist es, ein Stück neuen Vaterlandes unter deutscher Flagge auf die Meere zu verlegen und den in fernen Weltteilen lebenden Deutschen alles das zuzuführen, was das Vaterland lieb und wert macht, um den Zusammenhang mit dem Vaterland nicht zu verlieren. Die Hamburg-Amerika Linie vermehrte seit 1870 ihre Flotte von 13 Schiffen mit 36000 Tons auf 194 mit 1300000 Tons, so daß „Vaterland" um 50 % größer ist als die damalige Flotte der Gesellschaft. Eine solche Entwicklung ist nur möglich gewesen unter dem Schutz der Kriegsflagge, weshalb wir Ihnen, meine geehrten Herren, zu großem Danke verpflichtet sind, daß Sie allezeit, auch unter ungünstigen politischen Verhältnissen, für die Kriegsflotte patriotische Opfer gebracht haben, die unser allergnädigster Kaiser und Kriegsherr für sie gefordert hat. Nehmen Sie daher den Eindruck mit, daß auch die Reeder der Hamburg-Amerika Linie auf ihrem exponierten Posten für das Wohl des Vaterlandes arbeiten, und nehmen Sie den Eindruck mit, daß die kostbaren Werte, die wir dem Meere anvertrauen müssen, ein entsprechendes Gegengewicht im weiteren Flottenausbau erheischen. Das sei die einzige Subvention, die Sie uns gewähren. Dann werden wir auf friedlichem Wege beitragen, dem Spruche Geltung zu verschaffen: „Deutschland in der Welt voran!"

Mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf den Kaiser schloß der Redner seine Darlegungen.

Die Gäste blieben nach Schluß des Mahles und einem instruktiven Vortrage Dr. Foersters über den Bau und die Einrichtungen der „Vaterland" noch lange und gemütlich beisammen.

Am Sonntag besichtigten die Mitglieder des Bundesrates und des Reichstages, denen sich auch Bürgermeister Dr. von Melle angeschlossen hatte, den sich bei leichtem Südwest auf der Altenbrucher Reede wiegenden gigantischen Dampfer „Vaterland" unter sachkundiger Führung in allen seinen Teilen und empfingen überall den besten Eindruck von seinen ebenso bequemen wie praktischen Einrichtungen, die namentlich in den Gesellschaftsräumen eindrucksvolle Pracht zeigen. Vorher hatte die „Cobra" die Teilnehmer der Besichtigungsfahrt von Cuxhaven gebracht, wo evangelischer und katholischer Gottesdienst stattfand. Viele Abgeordnete ließen es sich nicht verdrießen, die im Hafen liegenden Torpedoboote zu besuchen und deren Einrichtungen zu besichtigen.

Treppenhaus.

Ritz-Carlton-Restaurant.

Bei dem Frühstück auf der „Vaterland“, das in dem reich dekorierten Speisesaale eingenommen wurde, erhob sich Staatssekretär Dr. Delbrück zu einer Ansprache, in der er darlegte:

„Meine Herren! Wie alles auf diesem wunderbaren Schiffe klug, schön und zweckmäßig eingerichtet ist, so ist auch der festliche Empfang, den die Hamburg-Amerika Linie Bundesrat und Reichstag an Bord der „Vaterland“ bereitet hat, ein Musterbild vortrefflicher Organisation und vornehmer Gastlichkeit. Vortrefflich war es auch, daß gestern nur eine Rede gestattet war. Was Herr Schinckel gestern als Reeder, Hamburger und Deutscher zu uns gesprochen hat, hat bei uns allen einen so tiefen und nachhaltigen Eindruck gemacht, daß wir es bedauert haben würden, wenn dieser Eindruck durch eine weitere Rede beeinträchtigt worden wäre. Wir alle werden Herrn Schinckels kluge und warmherzige Worte nicht vergessen. Vortrefflich ist es aber auch, daß heute ein Redeverbot nicht ergangen, sondern uns gestattet ist, der Hamburg-Amerika Linie herzlich zu danken für die Gastfreundschaft, die wir an Bord der „Vaterland“ genossen haben. Wir nehmen aus diesen beiden Tagen mehr mit als die Belehrung, die Bereicherung unseres Wissens, die uns die Besichtigung dieses schönen Schiffes gebracht hat. Wer, wie wir, in Berlin tagtäglich in der Schützenlinie stehen muß, wird durch die Kritik, die er dauernd üben oder über sich ergehen lassen muß, darüber in der Freiheit seines Urteils beeinträchtigt, was eigentlich das Ergebnis unserer Arbeit ist. Sie werden mir darin zustimmen, daß es zuweilen den Anschein hat, als wenn man sich der Erfolge und der Entwicklung unseres Vaterlandes nirgends so wenig bewußt ist, als im Reichstage. Es ist ja selbstverständlich nicht der Fall, aber es kann doch so scheinen. Hier draußen aber in der freien hanseatischen Luft, an der Pforte des Weltmeeres, angesichts dieses stolzen Schiffes, das sich zu seiner ersten Fahrt in den Ozean anschickt, wird unser Blick freier, und wir sagen uns mit Stolz, daß wir im Laufe der letzten 40 Jahre im Deutschen Reiche doch nicht vergebens gearbeitet haben, und dieses Gefühl werden wir alle als eine bleibende Errungenschaft dieser Fahrt nach der Nordsee mit zurücknehmen in die tägliche Arbeit. Und wenn wir in Zukunft in den Zeitungen von dem Schicksal und den Erfolgen der „Vaterland“ lesen, dann werden wir es in dem stolzen Bewußtsein tun, daß mit diesem stolzen Schiffe ein Stück Deutschland über die Meere fährt, Zeugnis ablegend von deutschem Können und deutschem Wollen, von der Macht und Größe unseres Vaterlandes. Dafür wollen wir unsern Gastfreunden herzlich danken, indem wir wünschen, daß, wo immer die „Vaterland“ ihre Flagge zeigt, sie die Erfolge begleiten möchten, zu denen ihre glänzende Probefahrt berechtigt, indem wir der Hamburg-Amerika Linie weiteres Blühen und Gedeihen und ihrem genialen Leiter weiterhin das Glück und den Erfolg wünschen, die ihm bisher zuteil geworden, und die das Ansehen des deutschen Namens auf allen Meeren verbreitet haben.

Die Hamburg-Amerika Linie und ihr tatkräftiger und glücklicher Führer: Hurra!“

Lebhafter Beifall und wiederholte Zustimmungsäußerungen während der Rede zeigten, daß die Worte des Staatssekretärs allen Zuhörern aus dem Herzen gesprochen waren.

Auf Vorschlag des Vizepräsidenten des Reichstages, Geheimrats Dr. Paasche, wurde von den Mitgliedern des Bundesrates und des Reichstages, die an der Besichtigung des Turbinenschnelldampfers „Vaterland“ teilgenommen hatten, folgendes Telegramm an Generaldirektor Ballin gesandt:

„Mitglieder des Bundesrates und des Reichstages senden nach eingehender Besichtigung der „Vaterland“, voller Bewunderung für die technisch vollendete Ausführung aller Einzelheiten des Baues und die vortrefflichen Einrichtungen zur Sicherheit und Bequemlichkeit der Fahrgäste und der Besatzung des Schiffes, dem Leiter und Führer der Hapag herzlichste Glückwünsche. Wir hoffen und wünschen, daß dieses neueste und größte Werk deutscher Schiffbaukunst und hanseatischen Unternehmungsgeistes seine Aufgabe, dem friedlichen Verkehr der Völker zu dienen, recht lange und erfolgreich zur Ehre des Vaterlandes erfüllen wird.

gez. Staatsminister Dr. Delbrück.
Vizepräsident Dr. Paasche.“

Lesezimmer erster Kajüte.

Die Heimfahrt der Gäste erfolgte am Sonntag nachmittag. Zunächst fuhren die 220 Herren auf dem Dampfer „Cobra“ bis Hamburg, wo sie um 6 Uhr anlangten. Der Hafen bot mit den vielen, den Gästen zu Ehren reich über die Toppen geflaggten Schiffen einen prächtigen Anblick. In langer Reihe brachten dann Automobile die Bundesrats- und Reichstagsmitglieder von den Landungsbrücken durch die gleichfalls offiziell fahnengeschmückten Straßen der Stadt zum Hauptbahnhof, wo ein Sonderzug bereitstand, der die Herren um 7 Uhr 20 Minuten wieder nach der Reichshauptstadt führte.

Über den Vortrag des Herrn Dr. Foerster gibt das „Hamburger Fremdenblatt“ die folgenden Auslassungen wieder:

Vor den Bundesratsvertretern und Reichstagsmitgliedern, die am 2. Mai 1914 den Dampfer „Vaterland“ besichtigten, hielt Herr Dr. Foerster

Wintergarten mit Blick ins Ritz-Carlton-Restaurant.

einen Vortrag, in dem er die „Vaterland“ als die technische Konsequenz aus allem, was die nordatlantische Schiffahrt in den letzten Jahren erfahren hat, charakterisierte und bemerkte, daß das Schiff tunlichst alle Forderungen, die ein internationales Reisepublikum heute in bezug auf Bequemlichkeit, Schnelligkeit und Sicherheit seiner Beförderung stellen kann, erfüllen wolle. Die Werft von Blohm & Voß habe hier ein Musterbeispiel des „Imperator“-Typs geschaffen.

In seinen konstruktionstechnischen Grundlagen konnte wegen der schnellen Folge auf den „Imperator“ noch nicht von Erfahrungen mit jenem profitiert werden. Das Schiff wurde vielmehr erzeugt als ein unabhängiges Produkt aus dem Geiste des Fortschritts nach dem höchsten Stande des deutschen und englischen Schiffbaues. In seiner Maschinenanlage ist das Schiff die Quintessenz der außerordentlichen Konstruktionserfahrung, die die Werft von Blohm & Voß mit den Kreuzern „von der Tann“, „Moltke“, „Goeben“ und „Seydlitz“ gesammelt hat, und insofern ein charakteristisches Beispiel für die nationale und reale Bedeutung eines großzügigen Kriegsschiffbaues für die Handelsmarine.

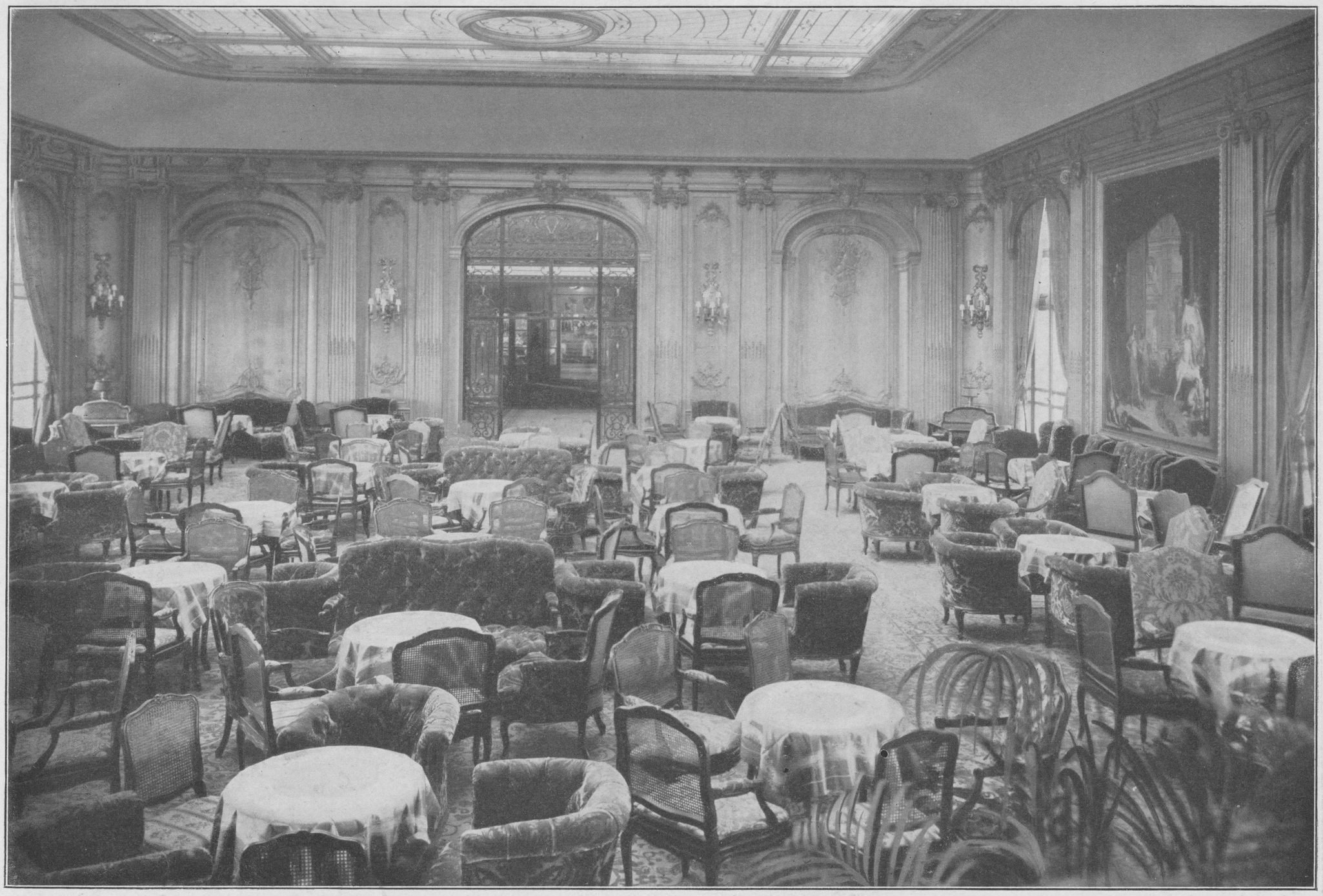
Die Dimensionen des Dampfers sind gegenüber dem „Imperator“ erhöht, in der Länge der Wasserlinie von 880 auf 926 Fuß, in der Breite von 98 auf 100 Fuß, während die Konstruktionsgröße und das Gewicht der Kessel- und Maschinenanlage das gleiche wie beim „Imperator“ ist. Durch eine Teilung der Kesselschachte, die bisher stets durch die Mitte der Schiffe emporgeführt wurden und auf diesem Schiffe für jeden Heizraum als zwei seitlich sitzende Schachte angeordnet sind, die sich erst über dem höchsten Deck zu einem mächtigen zentralen Unterbau für jeden Schornstein vereinigen, werden eine wesentlich bessere Ablüftung der Kesselräume und gesündere Arbeitsbedingungen für die Heizer erhofft. Beim „Imperator“ ist derselbe Zweck neuerdings durch eine verstärkte künstliche Lüftung erreicht worden. Eine zweite grundlegende Neuerung ist die Anwendung einer reinen Kriegsschiffform für das Hinterschiff unter Wasser. Dadurch ist die Stabilität des Schiffes um einen wesentlichen Beitrag erhöht. Das charakteristische Kennzeichen dieser Form ist die breite Schwimmebene des flach ausgestalteten Hinterschiffes, wodurch eine ausgesprochene Ökonomieverbesserung der Schraubenarbeit und der Fahrtleistung erzielt wird. Die auf der Probefahrt mit 90000 Wellenpferden erreichte mittlere Fahrtleistung von 25,84 Knoten hat dies vollauf bestätigt.

Bibliothekzimmer.

In dem Schiff sind mehr als 28 Millionen Kilogramm deutschen Schiffbaustahls von deutschen Händen verarbeitet. Weitere 8 Millionen Kilogramm deutschen Materials sind in der normal 60000 pferdigen Vierschrauben-Turbinenanlage investiert, deren hervorragende Ausführung vorübergehend eine Höchstleistung von etwa 95000 P.S. gestattete und damit einen Rekord für die größte Maschinenanlage der Welt ergab. Der Dampf hierfür wird in 46 Wasserrohrkesseln vom Marinetyp erzeugt, und das gesamte Kohlenquantum für jede Reise beträgt rund 8000 Tonnen bei 24 bis 24 1/2 Knoten, die hoffentlich als Dauerleistung erzielt werden.

Die Gesamtanlage der Sicherheitseinrichtungen gegen Wassers- und Feuersgefahr stimmt bei allen drei Schiffen der „Imperator“-Klasse mehr oder weniger überein. Die Schwimmfähigkeit nach Verletzungen ist zunächst auf der Basis der bewährten und vertrauenswerten Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft durch eine entsprechende Schottenteilung gesichert. Darüber hinaus ist jedoch in Ansehung der ungeheuren Werte von Menschenleben und Gut, die hier auf dem Spiele stehen, eine besondere Erweiterung des Schottenschutzes für Verletzungen selbst von unwahrscheinlichster Ausdehnung geschaffen worden. Eng verbunden mit der Frage der Schwimmfähigkeit nach Verletzungen ist die Frage der Stabilität in solchen Fällen. Dr. Foerster betonte, daß auf allen diesen hoch gebauten modernen Schiffen, die über dem oberen Abschlußdeck der Schotten noch geschlossene von Bord zu Bord und von Schiffsende zu Schiffsende reichende Aufbaudecke haben, die Gefahr des Kenterns nach Verletzungen als absolut ausgeschlossen gelten dürfe, weil selbst bei größeren seitlichen Neigungen, die unter den ungünstigsten Annahmen tatsächlich vorübergehend während des Einströmens des Wassers in die verletzten Abteilungen eintreten können, nicht freie Deckflächen zu Wasser kommen könnten, die die Stabilität sprunghaft bis zum Verhängnis verkleinern können. Ein kürzlich in der Institution of Naval Architects in London, dem ersten schiffbautechnischen Forum der Welt, gehaltener Vortrag bestätigt diese Feststellung. Auch die internationale Seesicherheitskonferenz in London hielt keinerlei behördliche Maßregeln oder Aufsicht in dieser Richtung für angebracht oder erforderlich. Gegen Eisgefahr und überhaupt umfangreichere Verletzungen des Vorschiffs ist „Vaterland“ noch dadurch besonders gesichert, daß der vorderste Laderaum durch mehrere wasserdichte Decks in Zellen eingeteilt ist, wogegen die übrigen Vorderräume bis zur Kesselanlage seitlich in hinreichenden Abständen von der Außenhaut noch wasserdichte Längswände mit einem wasserdichten Abschlußdeck erhalten haben.

Neben den Maßnahmen gegen die Folgen von Kollisionen haben neuerdings — und man muß billigerweise anerkennen, durch die Initiative der Hamburg-Amerika Linie — die Schutzmaßregeln gegen Feuersgefahr auf den neuesten deutschen und englischen Passagierdampfern eine ganz außerordentliche Vervollkommnung erfahren. „Imperator“ und „Vaterland“



Festsaal mit Durchgang zum Wintergarten und Ritz-Carlton-Restaurant.

wurden zu gleicher Zeit unter Mitwirkung von Feuersachverständigen mit diesen fundamentalen Verbesserungen versehen, die sich auf folgendes erstrecken:

In den sämtlichen unteren Passagierdecks bis an die von Promenadendecks umgebenen Aufbauten wurden feuersichere Schotten eingebaut, deren Türöffnungen mit feuerfesten Glastüren von 1600 Grad Beständigkeit geschlossen werden. Die vorhandenen eisernen Rauchschotten sind mit Rabitz-Platten armiert, die Haupttreppenhäuser feuerisoliert.

Das ganze Schiff ist ferner von einem System von 450 selbsttätigen elektrischen Feuermeldern durchzogen, die auf ein in der mit Berufsfeuerwehrleuten besetzten Hauptfeuerwache bei der Kommandobrücke befindliches Klappentableau arbeiten. Schließlich ist eine größere Anzahl der bekannten elektrischen Handfeuermelder vorgesehen. Außerdem sind eine selbsttätige Feuerlöschung durch sogenannte Sprinkler-Anlagen sowie die üblichen Hydranten in großer Anzahl auf allen Decks vorgesehen, in deren Rohrnetz stets der volle Wasserdruck gehalten wird. Hierzu tritt das sogenannte Rich-System, sprachrohrartige Leitungen, die nach verschiedenen Stellen, gruppenweise zusammengefaßt, hinführen und in kurzen Zeitintervallen durch Motoren ausgesogen werden, so das Vorhandensein von Rauch in den betreffenden Räumen fortlaufend kontrollierend.

Im Zusammenhang hiermit ist die Einrichtung der Frahmschen Schlingerdämpfungstanks zu erwähnen, deren Wirkung beim Passagier das Gefühl der Sicherheit zu erhöhen geeignet ist.

Die schwimmende Behausung ist auf mehr als fünftausend Menschen berechnet. Bei der Innenarchitektur der Räume war auf ein internationales Reisepublikum von sehr verschiedenen Geschmacksrichtungen Rücksicht zu nehmen, dem man die abgeklärten Schönheitswerte klassischer Stilformen nicht vorenthalten durfte. Unsere neue deutsche Raumkunst wird aber sicher auch an Bord unserer größten und schönsten Dampfer mit der Zeit neue, überragende und allgemein gültige Geschmackswerte schaffen helfen und weiterhin befruchtend und veredelnd auf die Allgemeinheit wirken.

Bundesrats- und Reichstags-Mitglieder verlassen den Dampfer „Vaterland".